



Hyundai IONIQ 5 (84 kWh) UNIQ 2WD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (168 kW / 229 PS)

Das Facelift des IONIQ 5 ist eher dezent ausgefallen. Neben ein paar optischen Retuschen hat Hyundai viele Details optimiert, so dass sich ein klarer Vorteil für die Kunden ergibt. Vorn hat man nun Matrix-LED-Scheinwerfer mit einem blendfreien Fernlichtassistenten und hinten endlich einen Heckscheibenwischer. Im Innenraum kommen neue Tasten hinzu, die häufig genutzte Funktionen wie die Sitzheizung und die Parksensoren direkt ansteuerbar machen. Auch das Instrumentendisplay bietet klarere Anzeigen und auf Wunsch die vielleicht schönsten digitalen Analoganzeigen für Tacho und Leistungsabgabe im Konkurrenzzumfeld - edel wirken sie in jedem Fall. Kleine Optimierungen gab es am Antrieb, der fährt nun noch eine Idee sparsamer. Im ADAC Ecotest liegt der Verbrauch bei 18,7 kWh/100 km. In Verbindung mit der großen 84-kWh-Batterie steigt die Reichweite auf rund 500 km. Geblieben sind die flotten Fahrwerte, die Allradvariante ist für eine gute Performance gar nicht nötig. Zumal in beiden Fällen eine ansehnliche Anhängelast von bis zu 1,6 t zugelassen ist. Das Fahrwerk bietet einen guten Komfort bei angemessener Agilität, man sollte den IONIQ 5 aber eher als Cruiser denn als Rennsemmel betrachten. Für die ernsthaften Dynamikansprüche haben die Koreaner die N-Version im Angebot, die in einer eigenen Liga spielt - allerdings auch preislich. Die Testvariante kann in jedem Fall mit bequemen Sitzen und reichlich Platzangebot im Innenraum punkten. Die UNIQ-Ausstattung ist weitgehend komplett, bei einem Testwagenpreis von knapp 59.000 Euro darf man das aber auch erwarten. Einzig das Park-Paket für 1.500 Euro könnte man sich noch überlegen, um die Rundumkameras sowie einen erweiterten Parkassistenten zu erhalten. **Konkurrenten:** u.a. Ford Explorer, KIA EV6, Mercedes EQB, Skoda Enyaq, Tesla Model Y, VW ID.4.

+ ausgewogene Fahreigenschaften, angemessen kräftiger und effizienter Antrieb, viel Platz im Innenraum, sehr schnelles Laden unter günstigen Bedingungen, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung

- hoher Anschaffungspreis, unergonomische Türgriffe

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,8**

AUTOKOSTEN **3,7**

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	2,1
	Langstrecke	2,2
	Transport	2,4
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★★★★

2,3

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1

Verarbeitung

⊕ Die Karosseriequalität ist wie üblich bei Hyundai gut, die Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Lediglich einige unter dem Lack sichtbare Schweißpunkte im Bereich der Karosserieöffnungen trüben das ordentliche Bild ein wenig. Die Fronthaube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten, so gelingen Öffnen und Schließen bequem. Den Unterboden hat Hyundai sehr akribisch verkleidet, selbst an den Fahrwerksteilen sind noch Luftleitverkleidungen verbaut. Im Innenraum bemüht sich Hyundai um gute Qualität und einen wertigen Eindruck. Der obere Teil der Türverkleidungen und des Armaturenbretts sind weich gestaltet. Zusätzliche Kniepolster an der Mittelkonsole sind der N-Version

vorbehalten. Der Dachhimmel ist hochwertig, alle Dachsäulenverkleidungen müssen aber ohne Stoffüberzug auskommen. Die mit Stoff überzogenen Sonnenblenden fühlen sich angenehm hochwertig an. An der Verarbeitung des Interieurs gibt es mit Ausnahme einiger scharfkantigen Kunststoffgrate wie etwa am Handschuhfach oder den Türablagen kaum etwas auszusetzen.

⊖ Wie bei Hyundai und KIA üblich bestehen die Seitenwände des Kofferraums aus hartem Kunststoff. Durch den Verzicht auf strapazierfähigen Filz an dieser Stelle sind unschöne Kratzer nur eine Frage der Zeit.

3,1

Alltagstauglichkeit

Die 84-kWh-Batterie (netto) des IONIQ 5 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) wie auch das Kabel mit Typ-2-Stecker sind Serie. Beide Kabel können vorn im Fach unter der Fronthaube (Frunk) verstaut werden und sind dadurch bei Bedarf immer gut zugänglich. Das Laden über 230 V dauert etwa 41 Stunden, macht also in der Praxis wenig Sinn. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung gut neun Stunden (bei 11 kW) bis knapp dreizehn Stunden (bei 7,4 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nachgemessene 20 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 260 kW Ladeleistung bietet. Die maximale Ladeladeleistung im Test von bis zu 255 kW wird aber nur unter günstigen Bedingungen und nur kurze Zeit erreicht. Beispielsweise muss die Batterie warm genug sein - sonst dauert die Aufladung etwas länger. Trotzdem ist die Ladeperformance insgesamt absolut praxistauglich und in der Summe seiner Eigenschaften sehr gut. Der Ladestecker wird vor unbefugtem Abziehen gesichert. Man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass der Stecker freigegeben wird, sobald der Elektro-Hyundai geladen ist - dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 500 km -

ein guter Wert, erst recht in Kombination mit der schnellen Ladeperformance. Bei sommerlichen innerorts-Fahrten und sehr ruhiger Fahrweise außerorts (bis 100 km/h) sind auch Reichweiten von um die 550 km möglich. Die Außenlänge von 4,66 m geht in Ordnung, deutlich unpraktischer für die Stadt sind die üppige Breite von 2,16 m (inkl. Außenspiegel) und der Wendekreis von 12,7 m. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg erlaubt, als Stützlast auf der Anhängerkupplung gibt Hyundai sogar 100 kg frei - so steht einem Fahrradträger selbst mit zwei schweren E-Bikes nichts im Wege. Auch die Anhängelasten sind beachtlich, gebremste Anhänger dürfen bis 1,6 t wiegen, ungebremste immerhin bis 750 kg. Der IONIQ 5 wiegt leer schon über zwei Tonnen, dennoch ist mit 570 kg eine beachtliche Zuladung gestattet - vier Erwachsene reisen selbst mit schwerem Gepäck problemlos.

⊖ Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil der Ladedose abziehen - das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine Klappe wäre deutlich sinnvoller im Alltag. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, auch Reifen Notlaufeigenschaften bekommt man nicht ab Werk. Dafür ist das Reifenreparaturset Serie - damit lassen sich aber nur kleine Beschädigungen notdürftig flicken.

2,6 Licht und Sicht

Von Vorteil für einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr ist die etwas höhere Sitzposition im IONIQ 5. Das Abschätzen der Fahrzeugenden klappt nach hinten recht ordentlich, nach vorn ist es weniger leicht, weil die Vorderkante der Motorhaube nicht im Blickfeld liegt. Die serienmäßigen Parksensoren und die Rückfahrkamera sind beim Rangieren sehr praktisch, weitere Kameras für einen 360-Grad-Rundumblick kosten Aufpreis. Ebenfalls optional lässt sich der IONIQ 5 mit eigenen Tasten auf dem Schlüssel von außerhalb des Fahrzeugs vor- und zurück rangieren. Die Rundumsicht liegt im noch zufriedenstellenden Bereich, die ADAC Messung zeigt hauptsächlich nach hinten rechts starke Sichteinschränkungen durch die C-Säule; die Kopfstützen sind weitgehend versenkbar. Aber auch die breiten A- und B-Säulen sind nicht optimal. Immerhin lassen sich niedrige Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den hohen Heckabschluss deutlich schwerer. Bei der Fahrbahnausleuchtung kann der IONIQ 5 trotz des serienmäßigen LED-Lichtsystems nicht vollauf überzeugen. Es fehlen Lichtfunktionen wie Abbiege- und Kurvenlicht sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage. In der UNIQ-Ausstattung serienmäßig sind dagegen die automatische Leuchtweitenregulierung und der dynamische Fernlichtassistent, welcher gezielt andere Verkehrsteilnehmer ausblenden kann, ohne das Fernlicht komplett zu deaktivieren. Mit der etwas inhomogenen Lichtverteilung beim Fernlicht kann man leben, das Abblendlicht ist einwandfrei.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Ebenfalls Serie ist der digitale Innenspiegel: Eine separate Kamera am Heck nimmt das Bild nach hinten auf und gibt es im Innenspiegel aus, der hinter seinem Spiegelglas über einen Monitor verfügt. Das System mag praktisch sein, wenn man wegen voller Besetzung schlecht nach hinten aus dem Auto heraussehen kann - die Augen müssen sich aber für den Blick in den Innenspiegel-Monitor auf Nahbereichsehen einstellen, was eine zusätzliche Anstrengung darstellt. Endlich gibt es einen Heckwischer für den IONIQ 5, der mit der N-Version auch bei den Standard-Varianten eingeführt wurde.

⊖ Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, welcher den seitlichen Bereich neben dem Auto

1,9 Ein-/Ausstieg

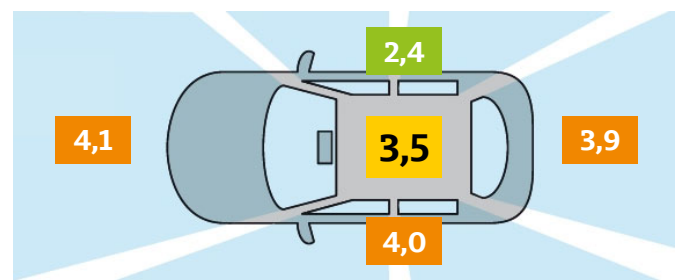
⊕ Mit seiner etwas höheren Karosserie bietet der IONIQ 5 Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen etwa 53 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und damit praktisch auf idealer Höhe. Überdies sind die Türausschnitte breit und hoch genug. Von Nachteil ist der



Die Sicht nach hinten wird durch die breiten Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen eingeschränkt. Serienmäßige Parksensoren und eine Rückfahrkamera schaffen Abhilfe.

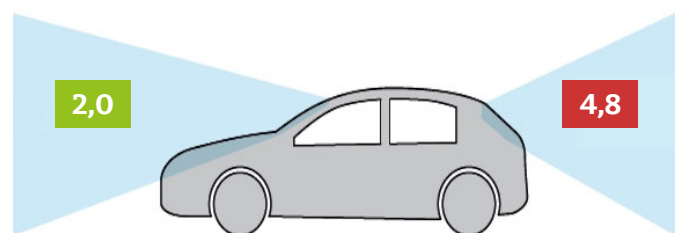
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



besser einsehbar machen würde. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den "normalen" Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen.

höhere und nicht gerade schmale Schweller, man muss daher die Beine beim Einsteigen weiter anheben. Auch hinten kann man dank der großen Türen leicht ein- und aussteigen. Auf den hintern Plätzen stört kein Mitteltunnel, man kann also leichter von einer zur anderen Seite durchrutschen; das klappt auch

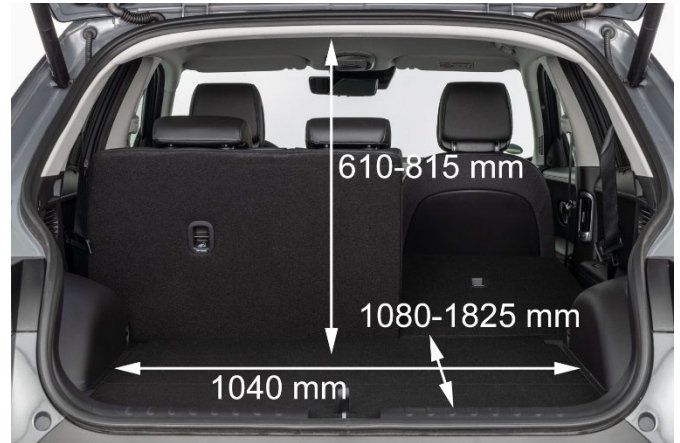
vorn, wenn man die große "Multifunktionsbox" (Ladeschale, Mittelarmlehne und Stauraum) zwischen den Vordersitzen ganz nach hinten schiebt und so einen akzeptablen "Durchgang" zwischen den beiden vorderen Plätzen schafft. Am Dachhimmel gibt's drei Haltegriffe - der Fahrer muss leider ohne auskommen. Die vorderen wie die hinteren Türen werden an drei Positionen sicher gehalten, in der Ebene

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 410 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 600 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 780 l verstauen. Bei Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.370 l Volumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden findet man weitere 40 l Stauraum. Der Testwagen besitzt unter der Fronthaube einen weiteren kleinen Stauraum mit rund 20 l Volumen (Frunk).

bleiben sie auch dazwischen stehen. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der IONIQ 5 serienmäßig.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 410 l Volumen bietet der Kofferraum des Ioniq 5 viel Platz für das Gepäck.

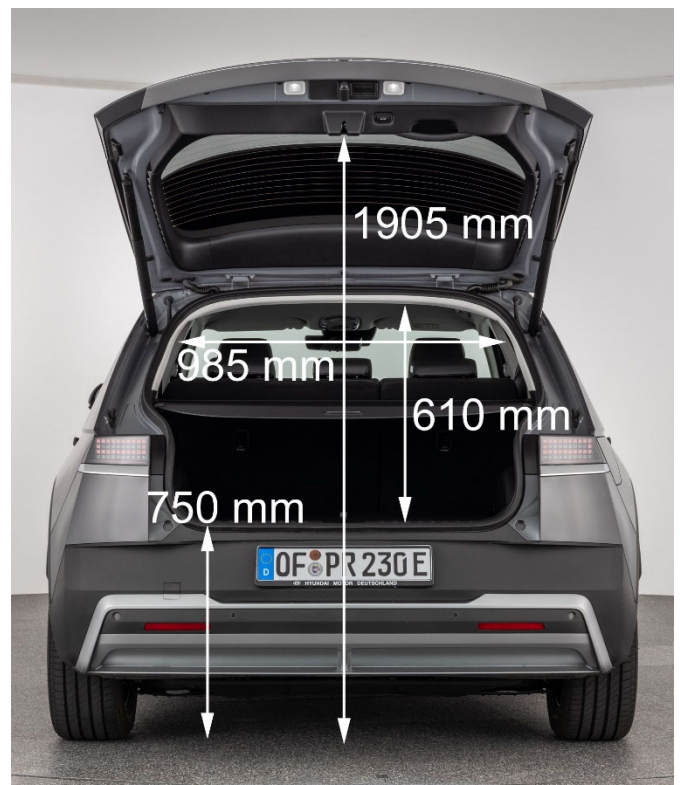
2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ In der UNIQ-Variante wird die Kofferraumklappe immer elektrisch angetrieben, sie öffnet und schließt per Tastendruck (Heckklappe, Fahrzeugschlüssel oder Cockpit). Alternativ genügt es auch, sich für einige Sekunden im Bereich der Heckklappe aufzuhalten, anschließend schwingt diese selbstständig auf (Funktion im Menü abschaltbar). Über 1,90 m Körpergröße sollte man auf seinen Kopf achten, um ihn nicht an der offenen Klappe zu stoßen. Das Schloss steht zwar etwas ab, ist aber großzügig mit Kunststoff ummantelt. Die Ladekante liegt recht hohe 75 cm über der Straße, was weniger praktisch ist. Der Kofferraumboden befindet sich ähnlich hoch, zur Ladekante ergibt sich nur eine kleine 3 cm hohe Stufe - das erleichtert das Ein- und Ausladen. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format.

⊖ Im Kofferraum selbst leuchtet nur links eine LED-Lampe, zu wenig, um das Ladeabteil gleichmäßig auszuleuchten.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar. Ein Zug an den Hebeln seitlich an der Sitzfläche reicht und die Lehnenelemente fallen nach vorn. Vom Kofferraum aus kann man die Sitze ebenfalls umklappen, dafür gibt es zwei Tasten seitlich links, welche die Lehnen elektrisch entriegeln. Für die Gurte gibt es keine extra Halterungen, aber auch so besteht keine Einklemmgefahr für



Die 75 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums recht mühsam.

sie. Vier Verzurrrösen im Bereich des Kofferraumbodens ermöglichen das bodennahe Einspannen eines Netzes.

⊖ Taschenhaken oder seitliche Fächer gibt es nicht. Zudem findet das ausgebaute Kofferraumrollo keinen Platz unter der Laderaumabdeckung.

2,1 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Das Facelift des IONIQ 5 ist auch im Innenraum zu erkennen. Auffällig sind die neuen Designs des Instrumentendisplays, das auch die Anzeige analoger Instrumente anbietet - diese sind klar und schlicht gezeichnet und wunderbar ablesbar. Wo andere Hersteller immer mehr Tasten einsparen, baut Hyundai nun wieder mehr ein. Weil das an der richtigen Stelle passiert und sich dadurch wirklich Vorteile für die Bedienbarkeit einstellen, ist die bessere Bewertung für das Bedienungskapitel die logische Konsequenz. Die Bedientasten für die Sitzklimatisierung und die Parkassistenten liegen als Tastenleiste zwischen den Vordersitzen.

Die üblichen im Alltag häufiger genutzten Funktionen lassen sich dank des aufgeräumten Cockpits prinzipiell leicht bedienen - wenn man Strukturen verinnerlicht hat. Einen klassischen Getriebehebel gibt es nicht, im IONIQ 5 wird über einen Drehhebel unterhalb des rechten Lenkstockhebels die Fahrstufe ausgewählt. Die meisten Schalter sind ausreichend groß und klar beschriftet sowie im Blickfeld des Fahrers. Nur die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Die Einstellung von Sitzen (elektrisch) und Lenkrad (manuell) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand, allerdings liegen die "Klimatasten" unter einer Sensorscheibe und sind damit haptisch nicht voneinander unterscheidbar - was stylisch aussehen mag, macht zumindest die Ergonomie nicht besser. Die praktischen Direktwahltasten für die Hauptfunktionen unterhalb des Zentralsdisplays sind auch tagsüber bei gut zu erkennen, denn für den Hintergrund der Beschriftung wurde



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum können überzeugen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

ein Anthrazitton gewählt. Die Fahrzeugeinstellungen werden komplett über den 12,25 Zoll großen Infotainment-Monitor vorgenommen. Die Menüs sind aufgrund der vielen Individualisierungsmöglichkeiten sehr umfangreich, nach intensivem Studium aber beherrschbar. Die Position des Monitors ist günstig und seine Grafik verständlich. Das Instrumentendisplay ist in gleicher Größe ausgeführt und bei Tag wie bei Nacht einwandfrei ablesbar.

⊖ Die Taste für die Aktivierung der Handbremse befindet sich vor dem linken Fahrerknien und ist damit im Notfall für den Beifahrer praktisch unerreichbar. Die Klapptürgriffe sind im Alltag immer wieder unpraktisch, es besteht durchaus das Risiko, sich die Finger einzuklemmen.

1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für den IONIQ 5 in UNIQ-Ausstattung gibt es serienmäßig ein BOSE-Soundsystem mit acht Lautsprechern inkl. Subwoofer. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso zwei USB-C-Anschlüsse vorn (1x Daten/Laden, 1x Laden) und zwei weitere hinten (nur Laden). Neben 12-V-Anschlüssen vorn und im Kofferraum ist auch eine 230-V-Steckdose unter der Rückbank enthalten; der Adapter für den Anschluss eines 230-V-Geräts an der Ladebuchse außen fährt ebenfalls serienmäßig mit (V2L). Die induktive Ladeschale ist ebenso enthalten wie die Smartphone-Anbindung über Android Auto und Apple CarPlay (beides kabellos möglich). Per App kann man viele Funktionen des Autos fernüberwachen oder -steuern (Remote Access). Für das serienmäßige

Navigationssystem gibt es neben den Online-Verkehrsinformationen auch Kartenupdates über die eingebaute SIM-Karte. Mit dem Fahrzeugschlüssel lässt sich der IONIQ 5 ferngesteuert kleine Strecken vorwärts und rückwärts fahren (Option). Man kann digitale Fahrzeugschlüssel vergeben, so dass auch andere Fahrer das Fahrzeug ohne physischen Schlüssel nutzen können. Die Routenberechnung berücksichtigt notwendige Ladestopps, gibt jeweils die einkalkulierten Batteriestände bei Ankunft und Abfahrt an und rechnet in die Ankunftszeit die Ladezeiten mit ein. Inzwischen funktioniert die Routenplanung gut und ist sehr praktisch für den Alltag.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Hyundai verbaut großzügig dimensioniertes Gestühl vorn. Die Sitze können für bis zu 1,95 m große Menschen zurückgeschoben werden, die Kopffreiheit würde sogar für bis zu 2,10 m Körpergröße ausreichen. Die Innenbreite ist dabei angenehm, man braucht sich nicht einzuschränken. Man

empfindet das Raumangebot als durchaus großzügig. Optional gibt es ein Panorama-Glasdach, welches den Innenraum noch heller und freundlicher wirken lässt. Nachts sorgt die in Farbe und Helligkeit konfigurierbare Ambientebeleuchtung für mehr Tiefenwirkung im Innenraum.

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen selbst 1,95 m große Personen problemlos Platz; begrenzend wirkt hier die Kopffreiheit, die Beinfreiheit würde selbst für 2,20 m große Leute reichen. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es etwas enger - eher für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist gut, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet. Das optionale Panorama-Glasdach reicht bis über die Rücksitzbank. Die Ambientebeleuchtung setzt sich auch in der zweiten Reihe fort.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

3,1 Innenraum-Variabilität

Auch wenn der IONIQ 5 als klassischer Fünfsitzer im Schrägheck-Format ausgelegt ist, bietet er dennoch eine ansehnliche Variabilität. Die Rücksitze sind zwar nicht ausbaubar, aber man kann sie zweigeteilt in Längsrichtung verschieben (optional elektrisch, nicht im Testwagen) und die Lehnenabschnitte in der Neigung verstellen. Im vorderen Bereich gibt es zahlreiche Ablagen und Fächer, offene wie geschlossene, und selbstverständlich Becherhalter. In den zumindest ausreichend großen

Türfächern können immerhin 1-l-Flaschen verstaut werden. Ein Brillenfach gibt es nicht. Hinten ist das Angebot nicht mehr ganz so üppig, die Türfächer fallen kleiner aus, fassen aber immer noch kleinere Flaschen, es gibt zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittellarmlehne. An den Rückseiten der Vordersitzlehnen gibt es Netze zum Verstauen kleiner bzw. flacher Gegenstände.

2,2 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Für die "zivilen" Varianten des IONIQ 5 gibt es nur das Fahrwerk mit konventionellen Dämpfern - wer ein elektronisch geregeltes Fahrwerk möchte, muss zur Sportvariante IONIQ 5 N greifen, die trotz Sportambitionen einen erstaunlich guten Fahrkomfort bietet. Aber auch das Serienfahrwerk im getesteten IONIQ 5 ist insgesamt gut und komfortabel genug abgestimmt. Es spricht auf kleine Wellen und Einzelhindernisse etwas hölzern an, auch Fahrwerkspoltern ist bisweilen zu vernehmen. Ansonsten

werden Unebenheiten mit größerem Hub recht gut geschluckt, wobei die Vorderachse spürbar straffer als die Hinterachse reagiert. In der Summe geht der Komfort innerorts in Ordnung, neben Geschwindigkeitshügeln wird auch Kopfsteinpflaster passabel aufgenommen. Mit zunehmender Geschwindigkeit spricht das Fahrwerk besser an, auf der Landstraße hat man einen guten Federungskomfort. Der setzt sich auf der Autobahn fort, so dass man mit dem IONIQ 5 ein angenehmes Reiseauto hat.

2,3 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz bieten gute Konturen und eine angenehme Rückenunterstützung. Der Seitenhalt ist

angemessen, im oberen Lehnenbereich aber etwas gering. Die elektrische Sitzeinstellung ist bei der UNIQ-Ausführung Serie,

die Memory-Funktion für Fahrer- und Beifahrerseite ist Teil des optionalen Relax-Paketes. Die Einstellmöglichkeiten sind für beide Vordersitze gleich und umfassen neben der Lehnenneigung, Sitzhöhe und Längsverstellung auch die Sitzneigung. Elektrische Lendenwirbelstützen gibt es serienmäßig, sie lassen sich aber nur horizontal justieren. Ordert man das besagte Relax-Paket, besitzen die beiden Vordersitze zusätzlich eine elektrisch ausfahrbare

Unterschenkelaufklappung und lassen sich per Knopfdruck in eine Liegeposition versetzen - praktisch, wenn man beispielsweise während des Ladevorgangs etwas ausruhen möchte. In der zweiten Sitzreihe sind die beiden äußeren Plätze ordentlich konturiert, allzu viel Seitenhalt darf man aber wie üblich nicht erwarten. Selbst Erwachsene können dort annehmbar über längere Zeit sitzen, denn man kann die Sitze längs einstellen und die Lehnenneigung anpassen.

2,2 Innengeräusch

⊕ Sofern man im Komfort- oder Eco-Modus ohne künstliche Geräuscherzeugung fährt, ist man im IONIQ 5 angenehm leise unterwegs. Der Motor ist praktisch nicht zu hören. Die Doppelverglasung vorn und hinten trägt ebenso zum

angenehmen Geräuschkomfort bei. Bei höherem Tempo steigen die Fahrgeräusche allgemein etwas an, Windgeräusch sind aber nicht explizit an bestimmten Stellen zu hören. Bei 130 km/h liegt die Geräuschkulisse im Innenraum bei 66,0 dB(A).

1,6 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist bei allen IONIQ 5 dabei. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Eine Umluftautomatik mit Luftgütesensor ist nicht vorhanden, Regelparameter für die Umluftsteuerung wie Tunneldurchfahrt jedoch einstellbar; dann werden vor der Tunneleinfahrt auch die Scheiben geschlossen und nach dem Tunnel wieder automatisch geöffnet. Für die hinteren Insassen

stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie links und rechts Düsen an den B-Säulen zur Verfügung. Die Sitzheizung vorn und hinten, Lenkradheizung und getönte Scheiben ab der B-Säule sowie Rollos in den hinteren Türen sind Serie. Ebenso die Sitzlüftung für die Vordersitze.

⊖ Drehrädchen für die Lüftungsdüsen gibt es nicht, Luftstrom und Luftmenge kann man nicht unabhängig voneinander einstellen.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor an der Hinterachse leistet standesgemäße 168 kW (229 PS) in der Spitze und gibt ein maximales Drehmoment von 350 Nm ab - das sorgt trotz des hohen Fahrzeuggewicht von über zwei Tonnen für flotte Fahrleistungen. Der IONIQ 5 ist objektiv wie subjektiv bei Bedarf zügig unterwegs - erst bei höheren Geschwindigkeiten drücken dann neben dem Gewicht noch die Fahrwiderstände aufs Temperament. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf

30 km/h vergehen knapp eine Sekunde - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, rund 3,9 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 5,1 s. Hyundai verspricht 7,5 s von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 185 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Im IONIQ 5 arbeitet ein ausgereiftes Elektromotorsystem, daher ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche - selbst das Surren des Elektromotors ist im Innenraum praktisch nicht vernehmbar, da er gut gekapselt ist. Der Elektromotor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, gibt

seine Leistung gleichmäßig ab und setzt Beschleunigungsbefehle spontan um.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der IONIQ 5 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht er absolut gleichmäßig los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über den rechten unteren Lenkstockhebel ist gewöhnungsbedürftig, aber nicht unpraktisch. Die Bremswirkung durch Rekuperation kann über die Lenkrad-

Paddels eingestellt werden, es gibt vier Stufen von keiner bis starker Bremswirkung, oder man überlässt die Rekuperationsleistung der Elektronik, die sich dann an anderen Verkehrsteilnehmern orientiert und entsprechend die Bremswirkung des Elektromotors im Heck reguliert. Die Abstimmung ist gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Der Hyundai bietet zusätzlich echtes "One-pedal-Driving" und verzögert dabei auch ohne den Einsatz des Bremspedals bis zum Stillstand. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der IONIQ 5 hat ein sicher abgestimmtes Fahrwerk mitbekommen. Der Elektrowagen liegt satt auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus dem Konzept bringen. Einwandfrei ist der Geradeauslauf, der vergleichsweise lange Radstand dabei hilfreich. Entspanntes Fahren ist damit gut möglich. Bei sportlicher Gangart nehmen die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken etwas zu, sind aber nicht störend. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle in Zaum gehalten, der Heckantrieb ist grundsätzlich schon mal eine gute Voraussetzung.

Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich der IONIQ 5 agil, man spürt den niedrigen Schwerpunkt. Eine gewisse Seitenneigung ist vorhanden, aber nicht zu ausgeprägt. Der Hyundai fährt dorthin, wohin man lenkt, hier helfen auch die guten Reifen, die kaum "wegschmieren". Insgesamt ergibt sich ein sicheres Fahrverhalten mit Untersteuern im Grenzbereich, das nur bei deutlich zu hoher Geschwindigkeit ausgeprägter wird. Übersteuern tritt nur wenig auf. Andererseits kommt tatsächlich Fahrspaß auf, wenn man den Elektrowagen dynamisch und engagiert bewegt. Das Auto lässt sich gut um die Pylonen zirkeln, braucht aufgrund der Fahrzeugbreite aber recht viel seitlichen Platz.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht insgesamt ordentlich an und bietet eine angemessene Rückmeldung. Lenkbefehle werden gut umgesetzt, das etwas diffuse Gefühl um die Mittellage ist für den Alltag ok und beeinträchtigt die Zielgenauigkeit damit weniger. Der gewünschte Kurs lässt sich gut ansteuern, ohne dass nennenswerte Nachkorrekturen nötig sind. Die Lenkung

zentriert angemessen und hinterlässt einen guten Eindruck. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilauswahl variieren.

2,8 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der IONIQ 5 durchschnittlich 36,2 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein ordentliches Ergebnis. Das Bremsgefühl ist im Alltag in Ordnung, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: Den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechen und

Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Die Rekuperationsstärke lässt sich in vier Stufen variieren oder auf Automatik schalten. Zudem kann man die One-Pedal-Funktion aktivieren, bei dem weitgehend mit dem Fahrpedal Beschleunigen und Bremsen gesteuert wird und das Fahrzeug bis zum Stillstand automatisch verzögert.

1,7

SICHERHEIT

0,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der IONIQ 5 punktet mit einer sehr umfangreichen Ausstattung an Assistenzsystemen. In der UNIQ-Ausführung bringt der Koreaner fast alles serienmäßig mit, was es für diese Variante gibt. Sogar ein Ausstiegsassistent (sperrt die Türe, wenn ein anderer Verkehrsteilnehmer von hinten kommt) und der Totwinkelassistenten mit Monitoranzeige im Instrumentencluster sind dabei. Zudem verfügt der Hyundai über einen Ausweich-, einen Kreuzungs- sowie einen Notbremsassistenten, einen Autobahnassistenten, einen Spurhalteassistenten, die Verkehrszeichenerkennung sowie die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC). Das Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt und zur Not selbständig bremst. Ein direkt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord, ebenso die Müdigkeitserkennung.

⊖ Das optionale Kamera-Paket kann man sich getrost sparen. Der Nutzen der Kameraaußenspiegel gegenüber guten Standardaußenspiegeln bleibt dem gesamten Testteam bisher verborgen. Neben diesen Spiegeln samt Monitoren im Innenraum umfasst das Paket auch die kamerabasierte Fahrerüberwachung, die sich in anderen Hyundai-Modellen bisher nur mit maximal nervender Warnung und völliger Überempfindlichkeit hervortun konnte. Rasch wird sie dann abgeschaltet oder ignoriert und hat so keinen Nutzen mehr - sie ist ein gutes Beispiel dafür, wie ein schlecht applizierter Assistent jegliche Akzeptanz verspielt und damit einen möglichen Sicherheitsvorteil vollumfänglich verliert. Für die akustische Warnung der Verkehrszeichenerkennung gibt es inzwischen einen Shortcut: Ein langer Druck auf das Lautstärkerädchen am Lenkrad deaktiviert die bei jedem Neustart gesetzlich vorgeschriebene Warnung bis zum nächsten Fahrzeugstart. Eine Warnung vor zu schnellem Fahren ist völlig in Ordnung - da die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten nicht immer zuverlässig genug erkannt werden, kommt es zu gelegentlichen, aber maximal nervigen Fehlwarnungen trotz korrekter Geschwindigkeit.

2,2

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der IONIQ 5 immerhin 88 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 10/2021, bestätigt 10/2024). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der IONIQ 5 immer mit. Ebenso ist der Centerbag zwischen den Vordersitzen Serie.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Serie
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Hintere Seitenairbags oder Knieairbags gibt es dagegen nicht. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp zwei Meter Größe guten Schutz. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Mit 86 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem IONIQ 5 eine gute Kindersicherheit. Allgemein eignet sich der Hyundai gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen - zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist auch möglich. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis mit Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes kaum eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich, vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie zu machen. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässig wirkenden Einklemmschutz.

3,8 Fußgängerschutz

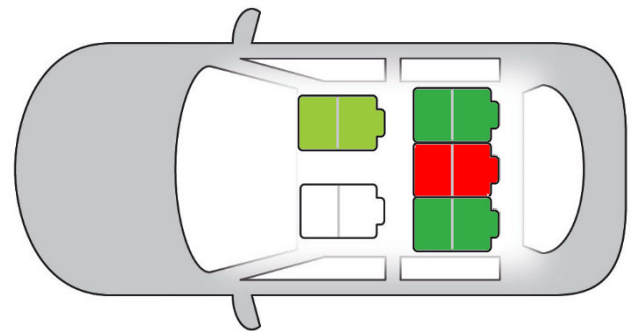
Der Fußgängerschutz ist beim IONIQ 5 nur ausreichend. Das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist hauptsächlich im Bereich der Vorderkante der Motorhaube, der Scheibenwischer und der harten A-Säulen hoch. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Elektro-Hyundai nur 63 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Frontschürze und die

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,70 m guten Schutz, sie sollten weiter ausziehbar sein. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil - wie etwa während einer Urlaubsfahrt - schlecht erreichbar. Kunststoffringe als Verzurrösen taugen nicht wirklich, sie können schweres Gepäck bei einem Crash nicht halten. Ein Kofferraum-Trennnetz ist nicht erhältlich. Die Klapptürgriffe erschweren nach einem Unfall die Rettung, weil weniger Kraft angebracht werden kann als bei klassischen Bügeltürgriffen.

⊖ Der mittlere Sitz auf der Rückbank eignet sich nur bedingt für die Platzierung eines Kindersitzes, hier verläuft der Gurt ungünstig und es gibt auch keine Isofixhalterungen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Motorhaube sind gut entschärft. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist Serie.

1,3 UMWELT/ECOTEST

0,8 Verbrauch/CO₂

⊕ Hyundai hat sein Elektrosystem im IONIQ 5 weiter optimiert. Mit dem Facelift konnte der Verbrauch nochmal etwas gesenkt werden, trotz weiterhin mehr als ausreichender Leistung. Im Elektrozyklus des Ecotest wurde mit dem IONIQ 5 mit Heckantrieb und 84-kWh-Batterie ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,7 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei

3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 84-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 93,7 kWh benötigt. Innerorts liegt der Verbrauch bei 13,6 kWh, außerorts bei 20,4 kWh und auf der Autobahn bei 21,6 kWh/100 km. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den IONIQ 5 2WD (84 kWh) eine Reichweite von 500 km. Sparsam

ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus den 18,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-

Bilanz von 94 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 52 Punkte.

1,8 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit

einem Stromverbrauch von 18,7 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 76 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der IONIQ 5 im Bereich Schadstoffe 42 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der Hyundai für ein so großes, kräftiges und schweres Auto sehr gut da, weil er 94 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest volle fünf Sterne.

3,7 AUTOKOSTEN

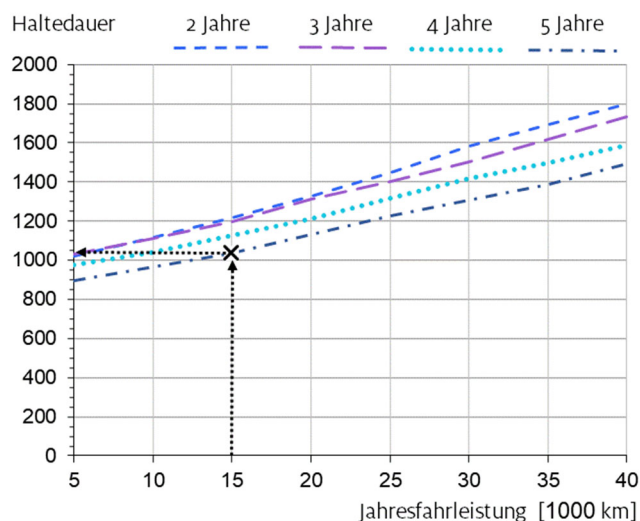
3,7 Monatliche Gesamtkosten

Der IONIQ 5 kostet mit der großen Batterie (84 kWh nutzbare Kapazität) und Heckantrieb mindestens 51.650 Euro. Die Komfort- und Sicherheitsausstattung ist durchaus gehoben, so gehören u. a. ACC, eine Zweizonen-Klimaautomatik, das Online-Navigationssystem oder eine elektrische Sitzverstellung für den Fahrer bereits zum Serienumfang. Der Testwagen ist mit dem UNIQ-Paket für 6.500 Euro Aufpreis ausgestattet, das beispielsweise die elektrische Heckklappe, das Head-up-Display und das Bose-Soundsystem umfasst. Die Unterhaltskosten halten sich im Rahmen, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 74 Euro fällig - Stand Sommer 2025 sind Elektroautos allerdings bis Ende 2030 steuerfrei, sofern sie noch 2025 erstmals zugelassen werden. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nur in der Haftpflicht (Klasse 20) moderat, die Teilkasko liegt bei 24, die Vollkasko sogar bei 26 - so ergeben sich insgesamt hohe Versicherungskosten. Das Wartungsintervall liegt bei zwei Jahren oder 30.000 km, fünf kostenlose Sicherheits-Checks in den ersten fünf Jahren sind inklusive. Die Ausgaben für die Inspektionen sollten günstiger als bei Verbrenner-Modellen ausfallen, weil es weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel gibt. Jedoch kommen andere Wartungsumfänge wie die regelmäßigen Wechsel von Kühlflüssigkeiten hinzu. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss nach wie vor aufgrund des volatilen Marktes mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. Hyundai gibt auf das ganze Auto großzügige fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, eine dreijährige

Anschlussgarantie (Leistungen weichen von der Herstellergarantie ab) sowie acht Jahre bis 160.000 km auf die Hochvolt-Batterie - letztere ist inzwischen Standard. Um den "Verschleiß" in der Batterie zu minimieren, kann auch der Kunde mithelfen: Beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fahren, die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzen und Schnellladungen nach Möglichkeit vermeiden.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1038 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	IONIQ 5 (63 kWh) 2WD	IONIQ 5 (84 kWh) 2WD	IONIQ 5 (84 kWh) 4WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	168 (229)	239 (325)
Max. Drehmoment [Nm]	350	350	605
0-100 km/h [s]	8,5	7,5	5,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	185	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,6 kWh E	16,0 kWh E	16,8 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/26/24	20/26/24	20/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	886	967	1083
Preis [Euro]	43.900	51.650	59.400

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]	9,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,2 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	203/386/678
• Dachlast/Anhängelast [kg]	40/792
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,80
Herstellungsland	Südkorea
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	54,2 kWh/100 km
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	115 g/km

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	168 kW (229 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	56 kW
maximales Drehmoment	350 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,7 kWh/100km / 500 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	92/84 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	93,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	6/Paddel am Lenkrad

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	10 % SoC
	5 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja, 60/90/100 %
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Fahrzeug entriegeln (Schlüssel, Knopf Ladebuchse)

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 20 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

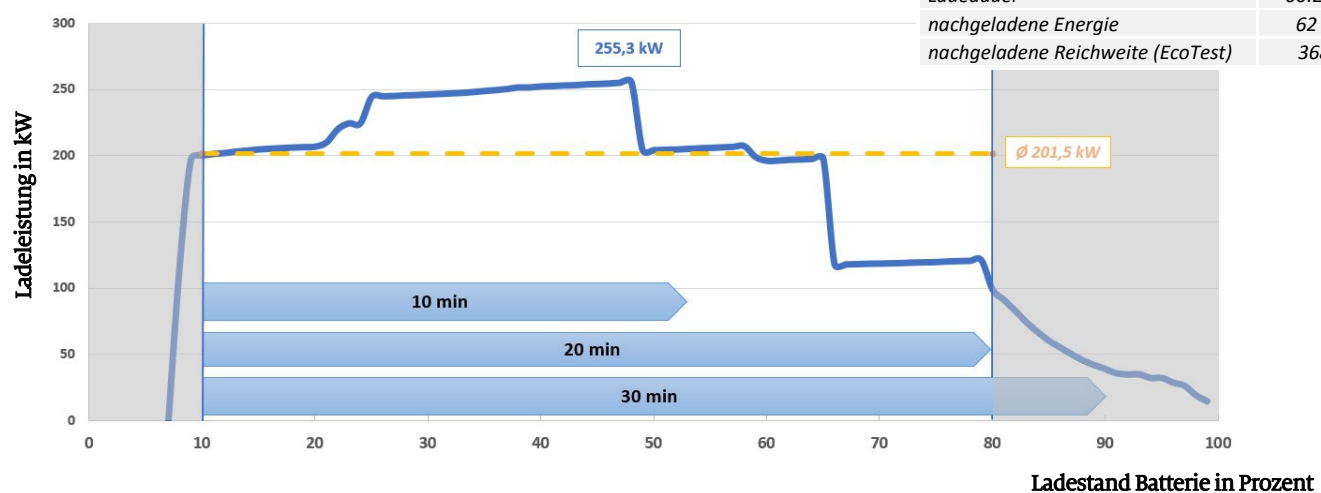
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbarja (4 Punkte am Lenkrad, LED-Blöcke an Ladebuchse)	

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	72 - 40,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	72 - 12,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	23 - 8,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 260 kW	20 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	168 kW/229 PS
Maximales Drehmoment	350 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,0 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	kA/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.655/1.890/1.605 mm
Leergewicht/Zuladung	2.060/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520/1.580 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	100/80 kg
Batteriekapazität (Brutto/Netto)	92/84 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 105W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	12,6/12,6 m
Ecotest-Verbrauch	18,7 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	kA.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 94 g/km)
Reichweite	500 km
Innengeräusch 130 km/h	66,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.155 mm
Leergewicht/Zuladung	2.020/570 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/780/1.370 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	109 Euro	Werkstattkosten	84 Euro
Fixkosten	204 Euro	Wertverlust	641 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1038 Euro		
Steuer pro Jahr	74 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/24		
Basispreis IONIQ 5 (84 kWh) UNIQ 2WD	58.150 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.03.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	58.810 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.000 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeuge) möglich. * Steuer nach WLTP.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

Hyundai IONIQ 5 (84 kWh) UNIQ 2WD

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurve Licht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie (dynamisch)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	1.500 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.500 Euro (Paket)
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (2-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	ab 660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.300 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

AUTOKOSTEN

3,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,1
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	1,9	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	2,8
Innenraum	2,1	Sicherheit	1,7
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	3,8
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/Ecotest	1,3
Komfort	2,2	Verbrauch/CO ₂	0,8
Federung	2,5	Schadstoffe	1,8
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,2		
Klimatisierung	1,6		

Stand: August 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer